Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/1929

02. 03. 88

Sachgebiet 951

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daubertshäuser, Ewen, Faße, Antretter, Bahr, Bamberg, Blunck, Gansel, Haar, Hasenfratz, Heyenn, Hiller (Lübeck), Ibrügger, Jansen, Jungmann, Kretkowski, Kuhlwein, Dr. Niese, Pauli, Purps, Simonis, Terborg, Tietjen, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Deutsche Handelsflotte

Der Schrumpfungsprozeß der unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland fahrenden Flotte hält unvermindert an. So sank die Zahl der Handelsschiffe 1987 allein im Zeitraum bis zum 1. Dezember von 1 234 auf 1 040. Die Tonnage verminderte sich in diesem Zeitraum um 10,37 % von 4,2 Mio. auf 3,8 Mio. BRT/BRZ.

Der weiter anhaltende Trend zur Ausflaggung deutscher Schiffe führt zu Unternehmensverlagerungen und Steuereinnahmeverlusten sowie zur Vernichtung von Arbeitsplätzen auf Schiffen und an Land.

Seeschiffahrt, Seehandel, Hafen und Schiffbau sind nach wie vor von wesentlicher Bedeutung für die Wirtschaftsstruktur der Küste. Vom Bestand oder Niedergang dieser maritimen Verbundwirtschaft hängen die Arbeitsplätze von über 400 000 Areitnehmern ab. Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Bundesrepublik Deutschland als rohstoffabhängiges Land mit weitgehend exportabhängiger Industrie angewiesen ist auf eine angemessene, qualitativ hochwertige und leistungsfähige Handelsflotte?

2. Hält die Bundesregierung die seit der Entschließung des 9. Deutschen Bundestages vom Dezember 1982 (Drucksache 9/2273) eingeleiteten Maßnahmen für die deutsche Handelsflotte angesichts des auch im Jahre 1987 fortgesetzten Schrumpfungsprozesses ausreichend für die langfristige Sicherung der Handelsflotte, und wie begründet sie ihre Auffassung?

3. Wie erklärt sich die Bundesregierung den trotz dieser Maßnahmen anhaltenden Ausflaggungstrend, wie gedenkt sie ihn zu stoppen bzw. aus welchen Gründen hält sie Sofortmaßnahmen für unnötig?

4. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung einleiten, um nachhaltig zur Sicherung der Arbeitsplätze in der maritimen

Verbundwirtschaft beizutragen, und was wird sie tun, um Lohnverfall und Sozialabbau zu verhindern?

5. In welcher Weise wirkt sich die Schrumpfung der deutschen Handelsflotte und die Reduzierung der Besatzungsstärken auf die See-Sozialversicherung aus, und welche Folgen hat dies für die der See-Sozialversicherung obliegenden Aufgaben?

6. Welches umfassende, geschlossene und zukunftsweisende Konzept für die Sicherung der deutschen Handelsflotte hat die Bundesregierung, und wann legt sie es dem Deutschen Bundestag vor?

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die von der Konferenz der norddeutschen Wirtschafts- und Verkehrsminister vorgeschlagenen Entlastungsmaßnahmen bei

   — der Vermögensteuer,

   — der Gewerbekapitalsteuer und

   — der Gewerbeertragsteuer?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag der Tarifvertragsparteien vom 4. Juni 1987 zur Lohnsteuerentlastung für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge?

9. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß eine reine Fahrbesatzung, wie sie von Reeder-Verbänden empfohlen wird, Eingang in die Schiffsbesetzungsordnung finden soll?

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Schiffssicherheit, wenn sie berücksichtigt, daß schon jetzt durch Ausnahmegenehmigungen die durch die Schiffsbesetzungsordnung vorgegebene Besatzungszahl weit unterschritten wird (Wegfall, Ausguck, Funker etc.)?

11. Teilt die Bundesregierung Befürchtungen der Seefahrtschulen und der Fachbereiche Seefahrt an den Fachhochschulen, daß durch die geringe Zahl von Schiffsführungspersonal eine qualitativ ausreichende Ausbildung an Bord deutscher Schiffe nicht mehr gewährleistet werden kann?

12. Im Jahre 1987 haben 262 junge Menschen eine Ausbildung in der Seeschiffahrt begonnen.

    Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß damit in Zukunft der Bedarf an Schiffsmechanikern, Schiffsbetriebsmeistern, nautischen Schiffsoffizieren, Lotsen usw. ausreichend gedeckt werden kann?

13. Inwieweit ist der Bundesregierung bekannt, ob die Verringrung der Besatzungsstärken zu Vereinsamungen der Menschen an Bord führt und Verhaltensstörungen (Aggressivität etc.) vermehrt auslösen?

14. Inwieweit ergeben sich hieraus Risiken für die Schiffssicherheit?

15. Was hat die Bundesregierung getan bzw. gedenkt sie zu tun, um die im Unctad-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen vorgeschlagene Verteilung des Ladungsaufkommens

(40:40:20) für die konferenzgebundene Linienschiffahrt weiter durchzusetzen?

16. Welche Initiativen hat die Bundesregierung auch im Hinblick auf die EG ergriffen und welche wird sie ergreifen, um das Prinzip der Gegenseitigkeit – wie bei anderen Verkehrsträgern auch – im Seeverkehr über den Unctad-Kodex hinaus international einzuführen?

17. Was will die Bundesregierung tun, um ladungslenkenden Maßnahmen, insbesondere von Entwicklungsländern und Staatshandelsländern, wirksamer zu begegnen, und welche Möglichkeiten sieht sie insoweit für bilaterale Schiffahrtsabkommen?

18. Zu welchen Anteilen wird Regierungsladung unter deutscher Flagge bzw. unter Flaggen von Drittstaaten transportiert?

19. Beabsichtigt die Bundesregierung, in Zukunft sogenannte Regierungsladung ausschließlich für die deutsche Flagge zu sichern?

20. Was hat die Bundesregierung unternommen und was wird sie in Zukunft unternehmen, um Schiffen unter deutscher Flagge einen angemessenen Anteil am Ladungsaufkommen von Gütern zu sichern, die mit deutscher Finanz- oder Kredithilfe erstellt bzw. gekauft worden sind?

21. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zur Reederforderung nach Beschäftigung von ausländischen Arbeitnehmern zu Herkunftslandbedingungen auf Schiffen unter deutscher Flagge?

22. Welche Vorschläge und Initiativen wird die Bundesregierung ergreifen, um einen europäischen Seeverkehrsmarkt zu verwirklichen?

23. Welche weiteren konkreten Gesetzesvorschläge und Initiativen zur Sicherung der europäischen Handelsflotte plant die Bundesregierung für die Zeit ihrer Präsidentschaft im EG-Ministerrat?

24. Was wird die Bundesregierung konkret während ihrer Präsidentschaft im EG-Ministerrat tun, um Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Sozialbedingungen, Subventionen und Steuern abzubauen?

25. Was beabsichtigt die Bundesregierung während der Zeit ihrer Präsidentschaft im EG-Ministerrat zu tun, damit die vier EG-Verordnungen auf dem Gebiet der Seeschiffahrt (4055/86, 4056/86, 4057/86 und 4058/86) zur Sicherung der europäischen Handelsflotte durchgeführt werden?

26. Inwieweit ist die Bundesregierung der Meinung, daß die Anwendung dieser vier Verordnungen einen Beitrag zur Erhaltung der deutschen Handelsflotte leisten kann?

27. Wie wird die Bundesregierung auf die Schaffung von Zweitflaggen seitens einiger EG-Mitgliedstaaten (Frankreich, Großbritannien, Niederlande) reagieren?

28. Wird die Bundesregierung europäische Maßnahmen gegen die Errichtung unfairer Wettbewerbssysteme durch Beschäftigung von Seeleuten zu Herkunftslandheuern einfordern?

29. Inwieweit wird die Bundesregierung „eine Richtlinie des Rates für eine gemeinsame Auslegung des Begriffes nationale Reederei", wie sie vom EG-Parlament am 11. September 1986 verabredet wurde, im Ministerrat einbringen?

30. Wie bewertet die Bundesregierung Bestrebungen zur Schaffung einer europäischen Flagge?

31. Welche Bedingungen für die Schaffung einer solchen europäischen Flagge müssen nach Auffassung der Bundesregierung erfüllt sein, damit ein vernünftiger Ausgleich möglich wird zwischen den Interessen der Arbeitnehmer an der Erhaltung sicherer Arbeitsplätze auf heutigem angemessenem sozialen Niveau und den wirtschaftlichen Interessen der Reeder an einer Kostensenkung?

32. Wie wird die Bundesregierung bei der bevorstehenden Revisionskonferenz zum Unctad-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen angesichts der bestehenden EG-Regelung auf die Forderung der Entwicklungsländer reagieren, diesen Kodex auch auf andere Bereiche der Seeschiffahrt anzuwenden?

33. Was bedeutet die Ankündigung von Bundesverkehrsminister Dr. Warnke, 1991 die Finanzbeiträge für die Schiffahrt auslaufen zu lassen? Heißt dies, daß keine weiteren Hilfen erfolgen und der letzte Reeder seine Schiffe ausflaggen muß?

Bonn, den 2. März 1988

Daubertshäuser	**Ibrügger**
Ewen	**Jansen**
Faße	**Jungmann**
Antretter	**Kretkowski**
Bahr	**Kuhlwein**
Bamberg	**Dr. Niese**
Blunck	**Pauli**
Gansel	**Purps**
Haar	**Simonis**
Hasenfratz	**Terborg**
Heyenn	**Tietjen**
Hiller (Lübeck)	**Dr. Vogel und Fraktion**

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333